

风景园林规划设计中园林道路的研究

刘彬

国机集团机械工业勘察设计研究院有限公司

[摘要] 园林道路直接影响园林空间划分与景观组织的合理性,对园林交通的通畅性有决定作用,对园林景观规划的科学性有积极影响。在园林道路规划活动中,应以道路的功能性为设计核心,防止出现不合理的设计现象,同时,应结合本土自然环境,合理地选择道路类型,充分地发挥园林道路的作用。另外,设计人员要提升自身专业素养与艺术素养,将园林道路的艺术美与功能美充分地展现出来,防止出现矫揉造作的现象。

[关键词] 风景园林; 规划设计; 园林道路

【DOI】 10.12252/j.issn.2096-6288.2021.12.108

前言

园林空间的划分和景观功能组织分配的合理与否,都与园林道路布局有着很大的关系。作为园林中的交通枢纽,它直接决定了园林交通的畅通性,是园林景观规划的主要组成部分。在进行园林道路的规划设计的过程中,应该以功能性为主,然后结合本地的自然环境,合理进行道路类型的选型,把园林道路的作用发挥到最大。除此之外,园林设计人员的专业知识素养和艺术审美也是园林设计道路设计中的关键艺术,设计人员在设计过程中要充分表现园林道路的功能性和美观性。

1. 园林道路的基本功能

园林道路主要指的是对全园的交通网络有所贯穿,并且由纵横相互交错的路线所构成的一种园区内的基本骨架。可以联系园区当中各个不同的景区以及景点,是一种比较典型的纽带,也是非常独特的风景线,是可以构成整个园林风景,最为重要的造景要素之一。园林道路的走向,对园林的通风以及光照,还有保护环境等各方面,都会产生一定的影响,所以,园林道路不管是实用功能方面还是造景方面,其作用都是非常重要的。

1.1 优化园林空间

地形、植被以及建筑等是园林工程的主要分割方式。而园林道路,不仅可以实现分割园林景区的目标,对园林植物的整体破坏程度较低,还能实现园林空间的优化,达到提升园林规划层次性的目标。

1.2 提升园林的交通性能

园林道路的主要作用是交通,一方面引导游客按照规划的路径行走,另一方面为园林建设运输工作的有序开展提供基础条件,增强园林工程对游客的疏导与聚集功能,满足游客个性化需求。

1.3 提升园林工程的整体

美观性在园林建设工程中,道路是基础组成部分,在引导游客与提供交通性能的基础上还能改善园林工程的整体构造,提升园林工程结构的多样性,给游客带来更多美的享受,促进人与自然和谐发展。

1.4 保障园林的安全性

园林工程的安全性是园林建设工程的重点,尤其是在道路规划设计方面体现得尤为明显。例如,园林道路设计可

以促进园林排水有序开展,在引导游客的同时可降低游客对园林植被的破坏,还能避免游客因好奇与探索引发的意外事故,提升园林的整体安全性。

2. 园林道路规划的基本原则

2.1 因地制宜原则

园林道路规划的基本原则,同时也是提升园林工程整体性能的关键。所以,在开展园林道路设计时,要充分遵循园林工程的地形特点,区域特征,确保园林道路与园林景观的和谐性,由此才能最大限度地体现出园林工程的和谐性与美观度。

2.2 通联性与安全性原则

园林道路的主要功能之一就是为游客欣赏园林提供安全引导,所以,园林道路通常采用闭环回路的方式进行连接,而单线连接方式则很少使用。如果部分景观位置隐蔽,无法设置闭环回路的道路,则可以采用小道穿越整片区域,满足游客观赏的通行需求。此外,园林道路不仅具有通联效果,还要重视安全性的保障与提升。园林道路要在满足游客观赏要求的同时,保障游客游览过程中的安全性,确保园林道路系统组建的科学性与合理性。一方面要结合不同人群的特殊需求,例如儿童、老人、孕妇以及残疾人等,增强园林道路规划的科学性与针对性,提升对游客的安全保障。另一方面,还要确保园林道路规划的完善性,在结合游客行走习惯的基础上开展园林道路规划,降低对植被的影响与破坏。

2.3 系统性原则

指园林道路规划要以园林整体性概念为依据,确保园林道路规划符合园林的整体性要求,在满足游客游览需求的基础上体现园林的和谐性与美观性。同时,以园林道路为视觉出发点,在此基础之上达到与园林景观的一致性与协调性,并体现出园林系统的层次结构,增强园林工程的综合作用。

2.4 以人为本原则

指以结合园林工程的特点为基础,以服务游客为宗旨,在提升游客游览体验感的同时美化环境,达到平衡生态与净化心灵的目标。所以,园林道路规划要本着以人为本的原则,分析游客结构与诉求,确保园林道路设计的合理性与科学性,提升园林工程的人性化服务水平。

3. 园林道路布局

一个比较合理的园林道路的布局,是园林道路规划设计

能够成功的先决条件。地形和地貌一般和园林道路的系统形式是差不多的,有山有水的一种绿地,主要的活动设施一般会沿着湖面以及环山路所布置。主路应该尽量从游览方面的角度考虑,让路网的安排尽可能呈现一种环状特色,防止产生死胡同或者是走回头路。如果,绿化用地相对比较狭长,而主要的活动设施以及景点,是沿着一种带状进行分布的,那么在设计的过程当中,和这些绿化用地以及设施相互连接的主要园区的道路,应该呈现一种带状的形式。不仅如此,方格形状的路网,很有可能会让园路变得 longer,同时更直,植景观也非常单调。因此,在规划设计的过程当中,应该尽量避免植物景观过于单调的情况出现,要布局园林的道路,首先要能够符合人们游览的具体需求,比如,在游览的过程当中,人们需要道路走起来更加便捷。同时,要能够在道路周围,有一些可以供人休憩的地方。不仅如此,让不同的道路,连接不同的景色以供游人便于游览,也是非常重要的。

3.1 平面成形布局

和一般的城市道路系统比起来,园林绿地道路有其自身比较特殊的布置形式,以及布局的特点。自然形式的园林绿地,比较常见的园林道路的系统形式,大多是一种套环式或者是树枝式等。

3.2 立面成形布局

原来道路可以按照其功能需求,尽量收放宽度的尺寸,使用变断面的办法,进行立面方面的布局,比如,某处景观沿着蹬道进行攀登,不难发现,不同的转折之处及宽度都是不一样的,在中途还有一些过路亭或者是凳子和椅子等,不仅如此,园路和小广场也会相互结合起来,这样会让园林的道路变得更加生动,让人们休闲运动要求也得以达到。

3.3 园林道路路口的布局

首先,园林道路在拐弯的地方,遇到建筑或是山水,以及树和陡坡等相关障碍的时候,很有可能会出现弯道,弯道可以有效地组织景观,而原因道路的转折,也应该衔接更加通顺。这样,才可以符合游人的行为规则,避免脱离了绿地存在,弯道的弧度要够大,同时外侧要高,设置一些栏杆,内侧要比较低,这样可以避免产生安全事故。

4 风景园林规划中园林道路的设计要点分析

4.1 做好主次道路设计

在园林道路规划设计时,需要对道路的主次进行合理的布局和划分,根据整体园林的风景、地形和地貌把园林道路做到统一规划、合理布局。做到对园林道路的主次道路延伸方向明确、清晰,能够做到园林主路可以延伸贯穿到园林每个景区之中,让道路成为整个风景园林的骨架,能够支撑起整个风景园林的景区。另外,在道路规划设计中要对主路的宽度合理设计,通常情况下都是把园林主路设计在4~6m之间。对于铺设道路的材料一般都是以预制混凝土、沥青混凝土或者是黑色碎石加沥青砂做封面为主。在道路规划设计中

会添加一些图案开衬道路的美观和做到与整体园林风景的相互协调和融合。道路的弯曲程度也要结合整体的景观规划进行调整和规划,即不失美观同时也能保证游客的便利。

4.2 做好园林道路结构设计

现代园林路面结构形式多种多样,主要可以分为路基、面层、基层以及结合层四种。面层显而易见是路表直接受到行人压力的上端部分,会直接受到气候和天气的影响,所以表层一定要以结实为主,有一定的摩擦力,耐磨而坚固。结合层是面层和基层之间的部分,主要用于排水和找平等特点。基层在结合层和路基之中材料一定要以矿物废渣以及碎石为主,因为基层是将上层所承受的重量传递给下层,所以一定要有足够的强度。路基则像建筑工程打地基一样,是道路的最基础部分,路面想要得以稳定和能够保持使用寿命就一定要对路基的稳定型和强度进行保证,也是道路施工人员重点关注的地方。

4.3 注重生态理念设计

城市绿色可持续发展理念是城市建设发展的支柱,现在随着国家各地区相关部门对生态问题的重视和保护生态的大力宣传,城市风景园林规划设计中也离不开对生态环境的保护和融合,风景园林根据生态化理念进行规划设计,把环保理念、绿色理念融入其中实施环保施工手段等方式,针对园林设计规划施工中的绿色化效果和应用加以保证,避免道路规划设计施工和自然生态保护发生冲突,所以在园林道路规划设计中进行科学合理的应用,达到风景园林与自然和谐,园林道路延伸到自然生态中,让游客们体会到大自然的感觉。除此之外,做好传统文化的挖掘,传统地区文化和景观园林道路运用结合。做好园林道路坡度设计,大胆创新道路设计,掌握角度规划。注重周围植物的选择和合理性的规划,把园林道路与各处景物做到有机结合。规划好园林道路路口设计,做好与园林中建筑物和园林道路的完美结合,园林道路和其他元素的布局设计合理规划等等都是园林道路设计中应该考虑到的要点,做好全面的规划设计,才可以使得园林道路在风景园林中添砖加瓦,呈现出最完美的生态效果。

结束语

在进行园林道路的设计规划活动中,要综合考虑各个方面的因素,从多方面入手,除了要发挥道路的自身功能以外,还要发挥其综合性能,保证园林道路和整个园林景观相协调。除此之外,园林道路的设计者也应该要不断提高自身专业知识素养和艺术审美素养,这样才能实现园林道路艺术性和功能性的统一。

参考文献

- [1] 陈应. 城市风景园林规划设计中的地域特征分析[J]. 建筑工程技术与设计, 2019(17): 5747.
- [2] 中新宇. 城市风景园林规划设计中的地域特征分析[J]. 吉林农业, 2019(10): 91.